



为何选择在山海路上建快速路?烟台最缺东西向路,为何先建南北向快速路?专家详解烟台快速路热点问题

为何选择在山海路上建快速路

有市民提出,山海路并不堵,为什么选择山海路建设快速路?对此,深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司上海分院总工李娜称,山海路作为烟台南站的主要集疏运道路,不久的将来,多种需求叠加将导致拥堵加剧,该路本身来说也是需要能级提升的。

李娜称,近五年来烟台市机动车保有量保持在年均6%-10%,比如2020年较2019年私人小汽车增加11.3万辆。机动车快速增长,山海路走廊流量的增长非常明显。目前虽然感觉不到明显的拥堵,但是流量的增速是比较快的。

山海路作为烟台南站的主要集疏运道路,烟台南站引入潍烟高铁之后,也是烟台最大的高铁枢纽,可以预见在不久的将来,山海路将会叠加周边地块产生的交通需求、平行通道转移的交通流,还有枢纽集疏运的交通流,多种需求叠加将导致拥堵加剧。所以从山海路本身来说也是需要能级提升的。

山海路作为快速路不是在这一版规划中第一次提出。在历版城市总体规划、城市综合交通规划、城市道路网系统规划中均为快速路定位。规划红线宽度50米,两边绿化带50米,再加上建筑退绿化15米,整个道路空间也为快速路做了充分规划预留。

据李娜介绍,山海路之所以一直被定位为快速路,从城市快速路的整个网络构架和选线来看,有三点重要原因。

一是烟台市是典型的带状组团城市,快速路的选线要兼顾服务各个组团,要成网布局。山海路位于莱山区组团西侧,便于莱山区与芝罘区的快速衔接。目前的方案下,山海路与奇泉路、德润路一起形成间距7-8公里的快速路纵向通道,三纵的间距是符合快速路间距的要求的。二是快速路要避免与城市地铁长区段共走廊布设。其他纵向通道,比如西侧的机场路、东侧的观海路均为轨道预留通道,不适合建快速路。做了多方案的深入研究比选,论证后的结论是保留山海路快速路功能定位。三是快速路要直接高效的服务重要的对外交通枢纽。山海路是唯一与烟台南站直接相连的纵向通道,可以快速连接烟台南站及对外高速公路,发挥重要的集疏运功能,对于提升烟台市综合交通枢纽地位是十分重要的。

与不建快速路相比,快速路建成后有“均流”和“提效”两个明显的作用。很多城市快速路建成后沿线居民是最直接的受益者,出行时间节省30%-50%。比如山海路建成快速路后,基本能实现沿线居民快速上高架,到烟台南站的时间将缩短一半。到开发区的时间最少减少40%以上。

李娜解释说,从市民感受来说,山海路感受不到拥堵,是因为目前路网流量的不均衡性还很明显,很多交通流量集中在观海路、机场路等平行通道,“但是我们要对城市未来的发展更有预见性,已经出现的趋势告诉我们,快速路的建设对支撑烟台更好更快发展、对提高市民出行幸福感,已经非常迫切。”

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 张菁

《烟台市快速路系统专项规划(草案)》公布以来,引发市民关注。围绕市民关注的热点问题,23日,相关部门组织专家进行了解答。



快速路示意图。

为何建高架快速路,是否可以建地面和地下快速路

有市民提出,为何建高架快速路,是否可以选择地面和地下快速路形式?上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司城市交通与地下空间设计研究院副院长余朝伟称,高架快速路兼具了地面地下快速路形式的一些优点,主线位于地面道路之上,充分利用立体空间,占用土地较少,主线与地面交通互不干扰,两侧沟通方便,拥有较强的交通联系功能,对城市功能影响小,是解决城市交通问题的较好形式,适合在城区中建设。

余朝伟介绍称,快速路建设对拉大城市框架,解决交通矛盾等均起到非常重要的作用,具体来说,城市快速路主要有地面、高架、地下三种敷设形式。其中高架快速路形式在国内外最为普遍,地面和地下快速路形式相对较少,主要原因还是各种形式的特点不同。

地面快速路工程虽然技术相对简单,投资较低,但是工程占地较大,对相交道路的通行和两侧地块的沟通阻隔严重,对周边地面交通影响较大,所以主要适合在相交道路间距大、周边开发较少的城市外围地区。以山海路为例,若采用地面快速路,要么是东西联系全被割裂,两侧联系不便,要么是要增加多处东西向立交,考虑山海路西高东低的地形,对区域环境影响也非常大,采用地

面快速路并不合适。

地下快速路采用立体方式服务快速路通过交通,主线与地面交通互不干扰,两侧沟通方便,对城市原有环境的影响也较小,但地下快速路建设费用高、建设风险大、施工复杂且工期长,且对现状地下管线影响较大,运营管理要求与成本较高,与周边路网联系相对不便,对周边地价提升有限,所以一般是在城市重要商务区、历史风貌保护区、或者山体湖泊等面临较大交通压力而又无绕行线路时,才考虑采用的一种形式。

相比来说,高架快速路兼具了地面地下快速路形式的一些优点,主线位于地面道路之上,充分利用立体空间,占用土地较少,主线与地面交通互不干扰,两侧沟通方便,拥有较强的交通联系功能,对城市功能影响小,是解决城市交通问题的较好形式,适合在城区中建设。

山海路红线宽度50米,道路两侧规划有50米宽的绿带,建筑退绿带15米,空间资源良好。港城大街以北道路两侧西高东低,若采用地面快速路形式需要削峰填谷,影响生态环境,景观效果不佳,也会对横向道路联系产生割裂,若山海快速路采用高架形式,布局在道路中央,占地少,距离居民区较远,不造成交通割裂,同时山海路南部高铁站区域荣乌高速和城际铁路均为高路基形式,既有预留辅路桥洞无法满足地面快速路宽度,山海快速路与荣乌高速形成互通立交,以高架形式与

本处于匀速行驶状态,污染物排放量将小于主干路行驶车辆的排放量,快速路建设有效降低机动车污染物排放,提高城市环境质量。

关于噪音问题,前面已经介绍了关于高架与建筑距离的相关规定,根据上位规划,山海路红线宽度50米,道路两侧规划有50米宽的绿带,建筑退绿带15米,建筑实际退高架桥主线65米以上,桥梁边缘距居民区的距离充分满足各地要求。余朝伟说,“我们在国内快速路建设经验中,专业的第三方机构也测了一些高架快速路建设前后晚上和白天的噪音情况,一般来说在距离路中50米以外的范围,噪音影响就已经很少,而山海路两侧还有50米宽的绿化带和15米的建筑退界,因此高架噪音影响应该会更小。”

另外,高架快速路建设施工时肯定也会注重扬尘和噪声污染问题,工程建设部门在施工前要开展相关项目环境影响评价分析并根据情况设置隔声降噪设施,目前国内针对高架施工也有较为先进和成熟的施工工艺,可以有效压缩工期及减少施工影响。

烟台最缺东西向路,为何先建南北向快速路

有市民提出,烟台最缺的是东西向的快速路,为什么不先建东西路,而是南北路?

对于这个问题,烟台市城市规划编研中心科长、研究员孙丽莉称,按照烟台市快速路系统规划,远期规划形成“一轴、一横、三纵+港区环”的快速路结构。其中一轴和一横就是规划的两条连接各区的东西向快速路,一南一北,通过南北向快速路与其他东西向主干路衔接,满足城区各组团的中长距离出行需求。

按照规划近期建设的是横向和纵向的快速路。横向的是“沈海-红旗-塔山北”快速路,纵向为德润快速路和山海路快速路。纵向快速路与南部荣乌高速改扩建连通,对于形成围绕中心城区的快速路环线,非常重要。具体的建设时序安排,建设单位根据道路实施条件统筹安排,协调推进。

建了快速路是否会对周边房地产价格产生影响

建了快速路是否会对周边房地产价格产生影响?

烟台市城市规划设计研究院,副院长、研究员张其俊称,便捷的交通联系能够促进地产市场的较大升值。

快速路的建设会提升城市的人流物流的运行效率,加强片区间交通的快速便捷联系,从而推动城市经济的快速提升,从国内相关城市发展经验来看,经济的发展对城市房价的提升具有正向作用。特别是快速路周边地区,由于有对外出行更加便捷高效的条件。因此,其土地开发价值也会有相应的提升。

可以通过一个直观的例子来看,江苏的盐城市,在2016年底,建成快速路的一个月内,城市的房价由4000多元,通车后增加到5000多元,房价增值了1000元。还有其他的类似城市,总体来看,便捷的交通联系能够促进地产市场的较大升值。

烟台南站衔接更为合适。通过综合比选,选择高架形式作为山海路快速路的建设形式较为合理。

噪音扬尘等问题,是否影响居民的生活

有市民提出,建设山海快速路会产生车辆噪音、扬尘、减少采光等问题,影响居民的正常生活。上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司城市交通与地下空间设计研究院副院长余朝伟解释称,一般来说在距离路中50米以外的范围,噪音影响就已经很少,而山海路两侧还有50米宽的绿化带和15米的建筑退界,因此高架噪音影响应该会更小。

许多城市也围绕快速路出台了两侧建筑距离的规划管理规定,普遍来说是以高架主线及匝道结构边缘线距离两侧建筑的间距30米设为一般控制值,10-15米为极限控制值。

对于市民主要关心的日照、废气、噪音问题,在日照方面,高架快速路高度基本上是9-11米,与常见大中型树木高度相近,通过日照测量分析,南北向高架建成后日照影响区域在道路红线范围内,除非将建筑建在道路上,因此山海路高架对周边居民无影响。

在废气污染方面,大家都知道拥堵状态时的加速、减速、停车、起步会增加车辆油耗和废气排放,而处于经济车速状态下的机动车污染物排放量最少。快速路无红绿灯,在快速路上行驶基